

4. Juli 1916

54

Die Donaunkonferenz

Konferenz. Nach diesen Vorspielen tagen nun wir Mandatäre der an der Donau gelegenen deutschen, österreichischen und ungarischen Gegenden, Städte, sowie der anderen Interessenten, um die Friedensmaterie zur mitteleuropäischen Durchbarmachung der Donau vorzubereiten. Wir dürfen in unseren Reihen als Gäste auch die Vertreter unseres heldenmütigen und glorreichen bulgarischen Verbündeten begrüßen, die als Bürger eines ebenfalls an der Donau gelegenen Staates gewiß nicht nur akademisches Interesse hiehergebracht hat. Wenn unsere Beratung auch keinen offiziellen, das heißt staatlichen und Regierungscharakter besitzt, so läßt sich die ungarische Regierung ihr Gastgeberrecht nicht nehmen. Zudem sie sich durch berufene Fachmänner vertreten läßt, zeigt sie an, welchen Wert sie unserer Arbeit beimißt. Wir begrüßen unsere Gäste, danken für ihr Interesse, das uns ein neuer Ansporn dafür ist, für das Leben Praktisches zu schaffen.

Was das sein soll, darüber kann ich und können wir von dieser Stelle erst am Schlusse der Beratungen eine Zusammenfassung geben. Im vorhinein Weisungen zu erteilen, hieß den Fachmännern und Interessenten vorgreifen, die ihr Wissen, ihre Erfahrungen und Erfindungen mit sich brachten. Es ist aber klar, daß jede Verfügung und Einrichtung, über die wir uns einigen und die wir feststellen werden, nach einem Ziele zusammenlaufen muß: jeder einzelne und alle zusammen wollen von der Donau den größten Nutzen ziehen. Diesem Ziele hat die Freiheit des Donauverkehrs zu dienen, die wir durch internationale Verfügungen und Einrichtungen sichern müssen. Diese wiederum müssen bis zu einem gewissen Grade und in gewissen Punkten die Verknüpfung der handels- und wasserrechtlichen Systeme an der Donau nach sich ziehen. Die Verkehrsverhältnisse, die Nutzbarkeit und das Erreichen des an den Wasserwerken sich anschließenden Landverkehrs, die dem beweglichen Verkehr dienenden ständigen Einrichtungen, wie Magazine und Lagerungsstätten, müssen festgelegt werden. Diesen Zielen muß durch den Ausbau der Donau, ihres Bettes, ihrer Ufer, ihrer Mündung gebient werden. Dieses Ziel muß erreicht werden durch die Beseitigung der Verkehrshindernisse, die in der Donau zu finden sind. Diesem Ziele muß gebient werden durch Kanalbauten, die die anderen natürlichen Wasserwege künstlich der Donau anschließen. In all diese Arbeiten, in die Kosten und die später eintretenden rechtlichen und wirtschaftlichen Konsequenzen müssen sich die beteiligten Länder teilen. Sowohl für unsere engere Internationalität der Donau wie für ihre weitere werden wir Einrichtungen benötigen. Erneuerte, neue oder vielleicht provisorische, bis der Krieg sein Ende erreicht hat.

Unbereitet kommt niemand zu dieser ersten Beratung. Ich hege alle Hoffnungen, daß unsere Vorschläge zu einem sofort arbeitssfähigen, lebendigen Ganzen sich gestalten werden, wie Zahnräder, Zylinder und Treibriemen. Zu einer Zeit, in der die Verwirrung an so vielen Orten wüthet, dürfen wir uns hinter der Front nur zu schöpferischer Arbeit versammeln. In sicherer Erwartung dieser Arbeit begrüße ich Sie und eröffne hiemit unsere Donaunkonferenz.

Begrüßungsrede des Handelsministers.

Die Rede des Bürgermeisters wurde mit lebhaftem Applaus und Bravorufen aufgenommen. Hierauf ergriff Handelsminister Baron Johann Sarrasin das Wort und hielt folgende Ansprache:

Meine Herren!

Gestatten Sie, daß ich vor allem für die freundlichen Worte, mit denen das sehr geehrte Präsidium die Vertreter der ungarischen Regierung begrüßt hat, bestens danke.

Die Haupt- und Residenzstadt des ungarischen Staates hegt große, jedoch schon in Anbetracht der geographischen und natürlichen Lage vollaus berechtigte Aspirationen betreffend ihre Rolle in der Zukunftsentwicklung der Donauschifffahrt.

Daß wir zur Ausgestaltung des Budapest Emporiums noch so manches Stück harte Arbeit leisten müssen, das wissen wir. Der ungarische Handelsstand, das Municipium der Hauptstadt Budapest und der ungarische Staat wird jeder das Seine dazu beitragen müssen, um Budapest zu einem seiner Lage entsprechenden Umschlags- und Handelsplatz zu machen. Bei dieser Arbeit ist uns die Sympathie und Mithilfe der am Donauverkehr beteiligten Städte von höchstem Wert und bürgt für das Gelingen.

Der Weltkrieg, der so viel des Zimmers und Glanzes im Gefolge, der so viel Werte vernichtet, hat auch so manchen neuen Weg erschlossen und hat sozualen zur Entdeckung der Donau, zur richtigen Bewertung dieses mächtigsten internationalen Wasserweges Europas geführt.

Das breite silberne Band der Donauwägen, das von der deutschen Wiege des Flusses, durch Oesterreichs Gaue bis hinab zu den südbulgarischen Grenzen Ungarns und weiter zu dem uns verbündeten Bulgarien führt, ist nicht nur ein Symbol unger natürlicher Zusammengehörigkeit, sondern auch ein für diese Staaten höchst wichtiger Handelsweg, der berufen ist, bei allen wirtschaftlichen Plänen der Zukunft eine bedeutende Rolle zu spielen.

Indem ich, meine Herren, Ihnen allen den Gruß der ungarischen Regierung entbiete, muß ich besonders noch dessen dankbar gedenken, daß es eigentlich die Herren Bürgermeister süddeutscher Städte waren, die die Initiative zu dieser Konferenz gegeben haben.

Möge diese Konferenz, die fern von jeder Angriffs Idee, nur den großen handels- und verkehrspolitischen Interessen der Uferstaaten dienen will, für uns alle gedeihliche, segensreiche Beschlüsse fassen! (Anhaltende Bravo- und Hochrufe und lebhafter Applaus.)

Die Verhandlung.

Die Verhandlung wurde mit der Erörterung des technischen-nautischen Teiles begonnen, zu dem als Referent der bayerische Bauart August Wiedenmann als erster das Wort ergriff.

Die bayerische Donau.

Als Referent für die bayerische Donau figurierte der königlich bayerische Bauart Ingenieur Artur Wiedenmann, Vorstand des Strafen- und Flußbauamtes in Deggendorf. Seinen Ausführungen ist folgendes zu entnehmen: Die bayerische Donau zerfällt in mehrere sehr ungleich geartete Abteilungen. Die Strecke von Ulm bis Kelheim läßt sich nicht in einen Großschiffahrtsweg umgestalten, außer man greift zu Wehranlagen oder zu einem Seitenkanal mit Schleusen. Ein Seitenkanalprojekt wurde seinerzeit aufgestellt; es bezifferte die Kosten auf 88 Millionen Mark. Bezüglich der Strecke Kelheim-Regensburg-Passau steht die Entscheidung, ob man auch hier ein künstliches Gerinne anwenden muß, oder ob man den offenen Fluß zu einem Großschiffahrtsweg verwandeln kann, noch aus. Wir haben es hier mit drei verschiedenen Flußcharakteren zu tun, mit einer Kesslstrecke, dem bayerischen Kachel zwischen Döbény und Passau und mit zwei Arten

von Kesslstrecken, je nachdem das Gefälle ziemlich groß oder nur gering ist. Zu den ersteren gehört die Gegend zwischen Kelheim und Regensburg, sowie manche Stelle unterhalb der Farnmündung, zu letzteren das Kinnal zwischen Straubing und Deggendorf, das so geringes Gefälle aufweist, wie es erst in der ungarischen Tiefebene wieder aufricht. In allen drei Strecken wurde jezt eine Tiefe von 1-40 Metern beim sogenannten kleinsten Schiffahrtswasserstand erzielt.

Was das Kachel betrifft, könnte dort durch Zerteilung der Strecke in eine Reihe von flachen Becken und dazwischenliegenden Kanälen ein Schiffahrtsweg von etwa zwei Metern Tiefe bei kleinstem Wasserstand geschaffen werden. Die Kosten wären auf 20 Millionen Mark zu schätzen. In den beiden Kesslstrecken würde durch Anlage von Wehrwerken überall die gleiche Tiefe wie im Kachel (1-40 Meter unter kleinstem Schiffahrtswasserstand) herbeigeführt, und zwar unter Beibehaltung der Mittelwassernormalbreiten. Der Referent hat sich schon im Jahre 1904 mit der Frage beschäftigt, wie weit die Kesslstrecken zu einem Großschiffahrtsweg ausgebaut werden können. Zu einer endgültigen Lösung ist er aber damals nicht gelangt. Durch das derzeitige allseitige Verlangen, die Donauwasserstraße möge für den Verkehr mit dem 1000-Tonnen-Schlepp ausgebaut werden, ist die Angelegenheit in ein neues Stadium getreten und es sind weitere umfangreiche Erhebungen und Untersuchungen notwendig geworden. Die k. u. k. Staatsbauverwaltung ist deshalb daran gegangen, ein ausführliches Projekt über den ganzen Wasserstraßenbau im Hinblick auf die neuen Wünsche anzustellen. Nach den bisher eingezogenen Erkundigungen glaubt der Referent nicht, daß der 1000-Tonnen-Schlepp ein wesentlich tieferes Flußprofil beansprucht, als der früher als Norm geltende 600-Tonnen-Schlepp.

Was die Grenze anbelangt, bis zu der man bei den bayerischen Kesslstrecken, speziell bei denen mit größerem Gefälle, in der Vertiefung des Profils gehen darf, so scheint diese nach den vorläufigen allgemeinen Untersuchungen etwa bei 1-80 Meter unter kleinstem Schiffahrtswasserstand zu liegen. Wird eine größere Tiefe beansprucht, so bleibt wohl nichts übrig, als in anderer Weise abzuweichen, d. h. zu einer Kanalisierung oder zu Wehranlagen überzugehen. In den Kesslstrecken würde die Anpassung des freien Flusses für 1-80 Meter Tiefe pro Kilometer schätzungsweise durchschnittlich 1/4 Million Mark beanspruchen. Hieraus berechnet sich für die etwa 200 Kilometer lange bayerische Kesslstrecke von Kelheim bis zur österreichischen Grenze ein Aufwand von 50 Millionen Mark. Die Einlegung von Stauwehren mit Schleusen, oder die völlige Kanalisierung beansprucht dagegen für dieselbe Strecke einen Aufwand von rund 150 Millionen Mark. Ob der Mehraufwand von 100 Millionen gerechtfertigt erscheint, muß bezweifelt werden. In erster Linie wird der Nautiker seine Ansicht darüber zu äußern haben, ob ihm ein freier Fluß mit 1-80 Meter Tiefe bei kleinstem Schiffahrtswasserstand nicht ebenso lieb ist, als ein Kanal von größerer Tiefe und danach wird Entscheidung zu treffen sein. Ich bin fest überzeugt — sagt der Referent —, daß auch in Oesterreich Stellen auftreten, an denen wegen der ständigen Geschiebebewegung ohne Kanalisierung keine größere Tiefe als 1-80 zu beschaffen ist. Offenbar sind die Verhältnisse in dieser Beziehung noch nicht ganz geklärt, weshalb es sich empfehlen dürfte, eine Kommission aus Hydrotekten und Nautikern zu bilden, deren Mitglieder ständig in schriftlichem Verkehr miteinander stehen, ihre Ansichten austauschen und jährlich einmal zur gemeinsamen Antragstellung zusammentreten.

Darauf möchte ich noch besonders aufmerksam machen, daß gerade der Umbau des bayerischen Kachlets sehr lange Zeit erfordern wird, mag die eine oder andere Art der Korrektur gewählt werden. Man kann deshalb mit diesem Umbau nach meiner Ansicht nicht früh genug beginnen. Kommt dann auch der Main-Donau-Kanal eine Zeitlang noch nicht zur Ausführung, so wäre durch die Kachelkorrektur nicht nur vorgebeugt und einem späteren Aufenthalt der Arbeiten vorgebeugt, sondern es wäre auch der Großschiffahrtsweg wenigstens bis zum wichtigen Umschlagplatz Regensburg fertig gestellt.

Als nächster Redner heirat der Strombaudirektor der Donauregulierungskommission in Wien Ministerialrat Ingenieur Rudolf Reich die Referententribüne.

Die Schiffahrtverhältnisse der Donau von Passau bis Döbény.

Der Baubdirektor der niederösterreichischen Donauregulierung Ministerialrat Ingenieur Rudolf Reich berichtete über die Schiffahrtverhältnisse der Donau von Passau bis Döbény. Die Gesamtlänge der österreichischen Donau beträgt rund 343-2 Kilometer, wovon 157-4 Kilometer auf die oberösterreichische und 185-8 Kilometer auf die niederösterreichische Donau entfallen. Der Berichterstatter schildert die bisher auf dieser Strecke durchgeführten Regulierungsarbeiten und ihren Effekt, soweit hiebei die Ausgestaltung der Donau als Wasserstraße in Betracht kommt. Er befaßt sich mit den Erfolgen der Mittelwasserregulierung und den durchgeführten Niederwasserregulierungen.

Auf der oberösterreichischen Strecke sind in den letzten Jahrzehnten Regulierungen des Stromes auf Niederwasser (insbesondere bei Wallsee-Eichered, 164-153-5 Kilometer ober Wien) mit bestem Erfolge zur Ausführung gekommen und nach dem in kurzer Zeit zu gewärtigenden Abschluß dieser Regulierungen wird die angestrebte Fahrwasserstiefe von 2-1 Meter bei niedrigstem Schiffahrtswasserstand in den im beweglichen Untergrund eingebetteten Abschnitten des Stromlaufes überall erreicht sein. Geringere Fahrwasserstiefen findet die Schifffahrt aber dann noch in den an der oberösterreichischen Donau vorhandenen Kataraktstrecken, d. i. im Achacher- und Brandstätter Kachel (231-225-5 Kilometer ober Wien) und im Strudeln (148-147 Kilometer ober Wien) vor. Durch die umfangreichen und kostspieligen Arbeiten, die daselbst bewirkt worden sind, haben die Verhältnisse in diesen Stromschnellen zweifellos eine sehr wesentliche Verbesserung erfahren.

In Niederösterreich sind bisher 63 Kilometer, d. h. ein Drittel der Gesamtstrecke mit Niederwasserbauten ausgestattet worden. Die Resultate der bisher in Niederösterreich durchgeführten Niederwasserregulierung können kurz dahin zusammengefaßt werden, daß die angestrebte Mindesttiefe von zwei Metern unter dem Niederwasser mit Ausnahme einiger weniger Stellen, die noch im Ausbau stehen und daher in Entwicklung begriffen sind, durchgehend erreicht worden ist.

Insbesondere ist in der Strecke Wien-Döbény, d. h. in jener Teilstrecke der österreichischen Donau, wo der Donau- oder Elbelanal, sohin die angestrebte Schifffahrtverbindung von Norddeutschland nach dem Balkan einmünden soll, das angestrebte Regulierungsziel vollständig erreicht worden und können in dieser Teilstrecke bereits gegenwärtig die Schiffe auch bei niedrigstem Schiffahrtswasserstand mit voller Lautstärke verkehren. Auch im Wiener Durchstich, d. h. in jener

15 Kilometer langen Stromstrecke bei Wien, wo der Hauptgüterumschlag stattfindet, sind Fahrwasserstiefen erzielt worden, die bei Niederwasser an den seichtesten Stellen 2-5 Meter und im Durchschnitt 2-8 Meter betragen.

Mit Ausnahme der bereits erwähnten Kataraktstrecken bei Achach und Brandstatt, beziehungsweise Strudeln, sind an der österreichischen Donau nur mehr vierzehn Stellen zu verzeichnen, wo die angestrebte Minimaltiefe noch nicht in ihrer Gänge zu konstatieren ist. Für die Mehrzahl dieser Kurten gilt jedoch die im Flußbau bekannte Erscheinung, daß bei solchen Flußstellen, bei fallenden Wasserständen, insbesondere bei Niederwasser, ein größeres Wasserspiegelgefälle und dadurch eine automatische Anstiehung der Kurte eintritt. Nach den alljährlich durchgeführten Erhebungen können — mit Ausnahme der vorerwähnten Kataraktstrecken — tatsächlich nur die wenigen Kurten als Stromstellen bezeichnet werden, wo bei Niederwasserständen noch unzureichende Fahrwasserstiefen vorhanden sind. Es ist jedoch mit Sicherheit zu erwarten, daß nach Abschluß der Niederwasserregulierung auch diese Kurtenstellen eine für die Schifffahrt günstige Entwicklung nehmen werden.

Gleichzeitig mit den Regulierungsarbeiten sind eine Reihe von Anlandeplätzen geschaffen worden. Diese Länden besitzen in Oberösterreich eine Gesamtlänge von 17.562 Metern und in Niederösterreich eine solche von 21.978 Metern. Außer diesen Länden befinden sich im Wiener Durchstich am rechten Ufer öffentliche Landungsplätze von zusammen 2574 Metern Länge. Bei der Anlande in Achach und Linz sind Einrichtungen für einen Umschlagsverkehr vorhanden. Eine weitere Ausgestaltung der Anlande in Linz ist in Aussicht genommen. Ebenso ist bei der Anlande in Korneuburg ein Umschlagsverkehr möglich. Außer diesen öffentlichen Anlandeplätzen befinden sich im Wiener Durchstich eine Reihe von Landungsplätzen verschiedener Unternehmungen in einer Gesamtlänge von 5609 Metern. Außer diesen Anlandeplätzen bestehen an der österreichischen Donau drei hochwassergefähige Hafenanlagen, und zwar bei Linz, Kahlenbergerdorf und in der Freudenau. Der Referent berichtet sodann über jene Arbeiten, die zum Zwecke der Umgestaltung des Donaukanals in einen Handels- und Winterhafen bereits ausgeführt, beziehungsweise noch geplant sind. Er beziffert die in der österreichischen Donau für die Förderung der Schifffahrt gemachten Auslagen inklusive der Hafenanlagen, jedoch exklusive der Kosten für die Hochwasser- schutzanlagen auf 170-8 Millionen Kronen.

Was die Fertigstellung der noch in der österreichischen Donau restierenden Regulierungsarbeiten anbelangt, ist nachstehendes zu erwähnen: In Oesterreich werden die Arbeiten nach Maßgabe der in den Staatsvoranschlägen vorgesehenen Jahresdotationen bewirkt, deren durchschnittliche Höhe sich auf rund 450.000 Kronen stellt. Für die niederösterreichische Donaustrecke sind für den Zeitabschnitt vom 1. Januar 1912 bis 31. Dezember 1919 sieben Millionen Kronen für Strombauten und sonstige der Verbesserung der Schifffahrtverhältnisse dienliche Arbeiten sichergestellt. Es ist zu erwarten, daß mit diesen Mitteln die restlichen Arbeiten zur Schaffung einer entsprechenden Fahrtrinne in Niederösterreich bewirkt werden können, beziehungsweise das angestrebte Regulierungsziel mit Abschluß der gegenwärtigen Bauperiode, die infolge des Krieges allerdings nicht mit Ende 1919, sondern einige Jahre später zu gewärtigen ist, im großen und ganzen erreicht sein wird.

Mit dem Fortschreiten der Regulierungsarbeiten, insbesondere seit Durchführung der Niederwasserregulierung, ist auch in der österreichischen Donaustrecke eine erfreuliche Steigerung des Donauverkehrs eingetreten. So hat im Jahre 1912 der totale Donauverkehr in Oesterreich 2-65 Millionen Tonnen betragen; hiervon ist der weit überwiegende Teil, und zwar 2-00 Millionen Tonnen auf den Verkehr bei Wien entfallen. Gegenüber dem Jahre 1902, also während einer zehnjährigen Periode, hat der totale Donauverkehr in Oesterreich eine Steigerung von rund 72 Prozent und der Verkehr bei Wien eine solche von 109 Prozent erfahren. Diese steigende Tendenz des Schifffahrtverkehrs, die durch die stetig zunehmende Verbesserung der Fahrtrinne und Ausgestaltung der Umschlags-einrichtungen unterstützt wird, ist wohl ein sichtsicherer Beleg dafür, daß die österreichische Donaustrecke schon gegenwärtig geeignet ist, den Anforderungen der Großschifffahrt zu entsprechen.

Ein sehr erfreuliches Bild über den Stand der Regulierungsarbeiten auf den ungarischen Teil der Donau zeichnete Magistratsrat Ingenieur Eduard Fod. Seine Ausführungen teilten sich in zwei Teile; in den Spezialbericht, der sich vor allem mit den Niederwasserregulierungsarbeiten beschäftigte, und in dem allgemeinen Bericht, dem wir folgende bemerkenswerte Ausführungen entnehmen:

Die Schiffahrtverhältnisse der Donau von Ulm bis Sulina.

Die Vorbereitungscommission der Donaunkonferenz hat am 8. Juli beschlossen, daß der technisch-nautische Teil des der Konferenz zu unterbreitenden Berichtes in drei gesonderten Berichten behandelt werde, und zwar die bayerische und die österreichische Donau in je einem Spezialbericht und der ganze Strom von Ulm bis Sulina in einem allgemeinen Bericht. Zur Abfassung des letzteren Berichtes, den der Magistratsrat der Haupt- und Residenzstadt Eduard Fod als Hauptreferent unterbreitete, wurde in Ungarn eine Redaktion eingesetzt, die mit Einbeziehung von anderen Fachmännern der Schifffahrt und Technik den erwähnten Bericht ausarbeitete. Die Redaktion bestand unter Leitung des Ministerialrates Eugen v. Kvaszay aus den Sektionsräten Samuel Hajós, Josef v. Udránsky, Emerich Steingartner und Johann Tellyesniezky. Dieser bereits in Druck vorliegende Bericht, der fünf Druckbogen umfaßt, enthält in vorzüglicher fachmännischer Bearbeitung alles Wissenswerte über die Donauschifffahrt von Ulm bis Sulina. Er behandelt in besonderen Abschnitten die Strecken von Ulm bis Passau, Passau-Döbény, Döbény-Berciorova, Berciorova-Braila und Braila-Sulina. Dann folgen die ganze Donau betreffende Angaben über Verkehr und Transportkosten, namentlich über die Schifffahrt, die Eislage, die Brückenhöhen, die Ausnahmbarkeit der 650-Tonnen-Typs auf der Donau, bezüglich welcher der Direktor der kön. Ungarischen Fluß- und Seeschifffahrt-Gesellschaft Hofrat Karl v. Bégh eine beachtenswerte Zusammenstellung verfaßt hat, über Wasserkräfte und Schleusenabmessungen, über den Schifffahrt der Donau, die Schifffahrtsverhältnisse, den Verkehr und die Frachttäge. Der Bericht, dem ein Anhang über die Arbeiten der europäischen Donaunkommission beigegeben ist und der eine ungenügend reiche Fülle überaus wertvollen, zum Teil noch ganz unbekanntem statistischen Materials enthält, schließt mit folgender Zusammenfassung: In bezug auf die Schifffahrt der Donau sollen nun die Fahrwasserverhältnisse im nachstehenden in der Richtung von unten nach aufwärts vorstehend